Deutscher Bundestag **Drucksache 19/6847**

19. Wahlperiode 04.01.2019

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Claudia Müller, Dr. Ingrid Nestle, Stephan Kühn (Dresden), Sven-Christian Kindler, Matthias Gastel, Stefan Gelbhaar, Daniela Wagner und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Kostensteigerungen des Schleusenneubaus Brunsbüttel

Am Nord-Ostsee-Kanal (NOK) entsteht derzeit auf der größten Wasserbaustelle Europas die fünfte Schleusenkammer Brunsbüttel. Der Kanal ist die meistbefahrene künstliche Wasserstraße der Welt und verbindet die Nord- mit der Ostsee und erspart Schiffen auf ihrer Reise von der Nordsee den Umweg über den Skagerrak nördlich der dänischen Halbinsel. Mit der Abkürzung über den NOK sind Emissionsreduktionen und Betriebskostenersparnisse für dort verkehrende Schiffe verbunden. Der aktuelle Neubau der Schleuse Brunsbüttel ist vorgesehen, um auch die anderen bereits vorhandenen vier Schleusen nach Fertigstellung der neuen Schleusenkammer schrittweise und mit möglichst geringen Beeinträchtigungen für die Schifffahrt sanieren zu können. Das Projekt ist dementsprechend nach Auffassung der Fragesteller verkehrlich sinnvoll. Fraglich erscheint dessen Umsetzung mit zeitlichen Verzögerungen und Mehrkosten.

Mit einem ehrgeizigen Plan für die Modernisierung des in die Jahre gekommenen Kanals mit seinen Infrastrukturbauwerken aus der Entstehungszeit des Kanals um 1895 soll die Wasserstraße wieder ertüchtigt und zuverlässiger werden. Allerdings sind nahezu alle Projekte weit hinter der vorgesehenen Zeitplanung zurückgeblieben. Insbesondere der Bau der neuen Schleuse in Brunsbüttel wird statt 2021 erst frühestens 2024 fertiggestellt und somit statt der einst geplanten 270 Mio. Euro (Stand 2009) mindestens rund 800 Mio. Euro kosten (www.shz.de/nachrichten/meldungen/neue-schleuse-in-brunsbuettel-wird-260-millionen-teurer-id21299287.html). Die extremen Kostensteigerungen seit Beginn der Planungen bis heute sind auf verschiedene Gründe zurückzuführen. Als Ursachen sind hier unter anderem zu nennen: zu gering angesetzte geplante Kosten vor der Ausschreibung, zu geringe bzw. keine Einplanung von Risikopuffern, lückenhafte Projektsteuerung inkl. unzureichende Bewertung von möglichen Risiken.

Es steht zu befürchten, dass auch zukünftig weitere Infrastruktur-Großprojekte immer wieder starke Kostensteigerungen gegenüber ihren Planungen aufweisen, wenn der Bund nicht mit geeigneten Maßnahmen gegensteuert.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie viele Ausfälle welcher Schleusenkammern an der Nord-Ostsee-Kanalschleuse Brunsbüttel gab es jährlich seit 2010 und für jeweils wie lange fielen die entsprechenden Schleusenkammern aus (bitte tabellarisch für jede Schleusenkammer getrennt die Anzahl der Ausfälle und die jeweilige Dauer des Ausfalls angeben)?

2. Welchen detaillierten Baufortschritt gab es seit Baubeginn an der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel und welchen Stand der Bauleistungen weist der Neubau der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel aktuell auf?
3. Welche bis heute geplanten Bauleistungen wurden verzögert bzw. noch nicht umgesetzt?
4. Aus welchen Gründen hat das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur seinen jährlichen Bericht an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages über den Sachstand des Bauprojektes nicht wie in den vorherigen Jahren im Juni sondern erst im September 2018 vorgelegt?
5. Aus welchen Gründen gab es Verzögerungen der Bauleistungen?
6. Welche unvorhergesehenen Aspekte sind während der Bauphase in welchem Umfang aufgetreten und inwiefern wurde für diese Aspekte in der Risikoanalyse vorgeplant?
7. Von welchen Gesamtkosten für das Projekt geht die Bundesregierung zum gegenwärtigen Zeitpunkt aus und welches sind nach Ansicht der Bundesregierung die Gründe für etwaige bisherige Kostensteigerungen?
8. Welche weiteren unsicheren Faktoren bestehen in der Kalkulation und zu welchen möglichen zusätzlichen zeitlichen Verzögerungen sowie zusätzlichen Kosten könnten diese nach Ansicht der Bundesregierung jeweils führen?
9. Welche Änderungen an der beabsichtigten Planung gab es während der Bauzeit aus welchen jeweiligen Gründen und mit welchen jeweiligen verbundenen sowie gesamten Mehrkosten?
10. Welche bisherigen bzw. aktuellen Rechtsstreitigkeiten gab und gibt es seitens des Bundes gegenüber Auftragnehmern und umgekehrt seitens von Auftragnehmern gegenüber dem Bund im Rahmen des Projekts seit bzw. möglicherweise sogar vor Baubeginn, sowie
    - vor welchem Gericht wurden/werden sie ausgetragen,
    - was war/ist jeweils der Streitgegenstand,
    - wie hoch war/ist jeweils der Streitwert,
    - wie lange dauerten die Verfahren bzw. seit wann sind sie anhängig,
    - wie endeten die geführten Rechtsstreitigkeiten jeweils,
    - mit welche Kosten und noch folgenden Zahlungsverpflichtungen entstanden dem Bund jeweils und
    - welche Verzögerungen am Projekt ergaben sich durch die jeweiligen Rechtsstreitigkeiten (bitte jeweils detailliert tabellarisch auflisten)?
11. Wie viele Treffen gab es zwischen Vertretern der Bundesregierung und Vertretern der Auftragnehmer seit Planungsbeginn des Bauprojektes (bitte aufschlüsseln nach Datum und beteiligten Personen)?
12. In welchem Umfang haben seit Baubeginn Kampfmittelräumungen stattgefunden (bitte tabellarisch nach Anzahl und Art der Kampfmittelfunde sowie Zeitraum der Räumung und Entwicklung nach Jahren aufschlüsseln)?
13. Welche Munitions- und Kampfmittelfunde waren nach Planungen nicht vorgesehen und welche zusätzlichen Kosten sind durch die Beseitigung der entsprechenden Munitions- und Kampfmittelfunde entstanden?
14. Welcher zusätzliche Erdaushub war für die Räumungen nötig und welche Mehrkosten sind hierdurch entstanden?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

15. Welcher zusätzliche Erdaushub war aus welchen anderen Gründen als der Munitions- und Kampfmittelräumung nötig und welche Mehrkosten sind hierdurch entstanden?
16. Welche Altlastendatenbanken von Munition/Kampfmitteln etc. gibt es nach Kenntnis der Bundesregierung bei Bund und Ländern für den Küstenbereich, die Schifffahrtswege und die Ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) und inwiefern wurden diese Datenbestände im Zuge des Baus der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel genutzt, wenn diese Daten nicht genutzt wurden, warum nicht?
17. Fanden sich die geräumten Kampfmittel bereits in einer der verfügbaren Datenbanken, wenn ja, in welchen, wenn nein, warum nicht?
18. Welche Informationssysteme des Bundes und/oder der Küstenländer bei welchen zuständigen Stellen für Planungsdaten und Kataster gibt es derzeit und welche gemeinsamen Informationssysteme sind derzeit durch den Bund und/oder die Bundesländer in Planung?
19. In welcher Form wird auf welche Kampfmittelinformationssysteme im Rahmen der Planungen von Infrastrukturmaßnahmen an Bundeswasserstraßen zurückgegriffen und wann und in welcher Form erfolgte der Zugriff bei den Planungen der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel?
20. Welche Mängel haben Kampfmittelinformationssysteme in Bezug auf die Vollständigkeit der Daten nach Auffassung der Bundesregierung aktuell und mit welchen konkreten Maßnahmen, und Forschungsaufträgen plant die Bundesregierung ggf. zusammen mit den Küstenländern, diese bis wann zu beseitigen?
21. Welche Probleme bei der Erstellung des Verankerungssystems und der Einschätzung des Bauuntergrundes und der Grundwassersituation gab es im Rahmen der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel?
22. Zu welchen Zeitpunkten wurden Probebohrungen und Probeverankerungen vorgenommen, um mögliche Risiken während der Bauphase besser einschätzen zu können, wer führte diese Maßnahmen durch und welche Ergebnisse erbrachten die Probebohrungen und Probeverankerungen jeweils?
23. Zu welchen jeweiligen Kostensteigerungen haben die Probebohrungen und Probeverankerungen bisher geführt und welche weiteren Kostensteigerungen sind aktuell nach Kenntnis der Bundesregierung für weitere Probebohrungen und Probeverankerungen möglich?
24. Welche Aushubmengen waren in bisherigen Planungen des Schleusenneubaus Brunsbüttel insgesamt und getrennt nach Anlass vorgesehen, welche zusätzlichen Aushubmengen kamen zusätzlich zu den Planungen hinzu, was waren jeweils die Gründe und welche Mehrkosten waren hiermit jeweils verbunden?
25. Welche über die in den Planungen hinausgehenden Aushubmengen sind nach Kenntnis der Bundesregierung mit welchen zusätzlichen Mehrkosten verbunden?
26. Welche weiteren Gründe führten zu Kostensteigerungen am Infrastrukturprojekt 5. Schleusenkammer Brunsbüttel?
27. Aus welchen Gründen geht die Bundesregierung davon aus, dass bei einer bestehenden Klage eines Auftragnehmers über eine Summe von rund 340 Mio. Euro nach Kenntnis der Fragesteller dem Bund maximal 50 Prozent des Streitbetrages zufällt und warum geht sie nicht vom größtmöglichen Risiko von 100 Prozent des Streitfalls aus (Bericht des Bundesministeriums der Finanzen an den Haushaltsausschuss des Deutschen Bundestages über den Stand der Schleuse vom 9. Oktober 2018)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

28. Welcher Zeitraum war für die Ausschreibung der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel laut Planung vorgesehen und welcher Zeitraum wurde schließlich für die Ausschreibung inkl. möglicher Klageverfahren bis zum tatsächlichen Baubeginn benötigt?

29. Welche jeweiligen Verzögerungen der Ausschreibung von welchen Teilleistungen sind der Bundesregierung bis heute nach Baubeginn bekannt (bitte tabellarisch aufführen)?

30. Wie bewertet die Bundesregierung das aktuell gängige Ausschreibungsverfahren für Bauleistungen von Infrastrukturprojekten, nach dem stets der günstigste Anbieter die Ausschreibung gewinnt und im Anschluss Nachforderungen von Leistungen und häufig deutliche Mehrkosten für den Bund wahrscheinlich sind?

31. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus der Art und Weise der Ausgestaltung des Ausschreibungsverfahrens für Bauleistungen von Infrastrukturprojekten und welche konkreten Maßnahmen und Projekte hat die Bundesregierung bisher umgesetzt, um Möglichkeiten von Kostensteigerungen bereits im Vorfeld von Infrastrukturprojekten möglichst zu reduzieren oder gar zu vermeiden und welche weiteren Maßnahmen und Projekte plant die Bundesregierung in diesem Bereich?

32. Welcher Risikopuffer in welcher Höhe wurde in die Planungen zur 5. Schleusenkammer Brunsbüttel eingestellt, wie verteilt sich dieser auf die Teilleistungen auf und aus welchen Gründen hielt die Bundesregierung diesen Risikopuffer bei Ausschreibung und Zuschlagserteilung des Projektes für ausreichend?

33. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus den aktuellen zeitlichen Verzögerungen und Kostensteigerungen in Bezug auf die Möglichkeit von Risikopuffern, wie dies bei nichtstaatlichen Aufträgen möglich ist und welche konkreten Maßnahmen und Projekte hat sie auf Grundlage dieser Schlussfolgerungen eingeleitet um die Risiko-Planung von Infrastrukturgroßprojekten zu verbessern?

34. Welche Aspekte hat der Bundesrechnungshofs in Bezug auf die Steuerung von öffentlichen Aufträgen in der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung (WSV) geprüft, welche Empfehlungen haben die Prüferinnen und Prüfer der Bundesregierung empfohlen und welche der Empfehlungen wird die Bundesregierung mit welcher Zeitplanung umsetzen, welche der Empfehlungen plant die Bundesregierung nicht zu berücksichtigen und was sind hierfür die Gründe?

35. Inwieweit hat die Bundesregierung die Beschlüsse des Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestags zur 5. Schleusenkammer Brunsbüttel jeweils bisher umgesetzt (Ausschuss-Drucksachen 19/3147 vom 28. November 2018; 18/0084_neu vom 2. April 2014; 17/5931 vom 13. März 2013)?

36. Wie zuverlässig konnte die durch die Bundesregierung geplante Projektsteuerung, auch in Bezug auf die Personalsituation am Projekt 5. Schleusenkammer Brunsbüttel durchgeführt werden, was waren nach Erkenntnissen der Bundesregierung die Gründe für die veränderte und verzögerte Projektsteuerung und welche Maßnahmen hat die Bundesregierung ergriffen, um die Projektsteuerung des Projektes zu verbessern?

37. Welche konkreten Maßnahmen hat die Bundesregierung bisher ergriffen, sodass die Verwendung der zugewiesenen Haushaltsmittel besser kontrolliert werden können?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

38. Welche weiteren Risiken könnten in Bezug auf den Bau der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel nach Kenntnis der Bundesregierung noch entstehen, die bisher noch nicht oder noch nicht konkret berücksichtigt worden sind und seit wann sind der Bundesregierung diese Risiken benannt?

39. Welches Ergebnis wies die letzte Nutzen-Kosten-Untersuchung für den Schleusenneubau der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel auf, wann fand diese statt und welche Faktoren wurden in diese Berechnung einbezogen?

40. Bis wann wird die Bundesregierung erneut ein aktualisiertes Nutzen-Kosten-Verhältnis zum Neubau der Schleuse Brunsbüttel veröffentlichen, wenn sie dies nicht plant, warum nicht?

41. Inwieweit erachtet die Bundesregierung das Projekt unabhängig von dessen Wirtschaftlichkeit als jeweils relevant für das Gesamtnetz, für die Anbindung der deutschen Seehäfen sowie in Hinblick auf Emissionseinsparungen in der Seeschifffahrt?

42. Wie viele Ausfälle welcher Schleusenkammern an der Nord-Ostsee-Kanalschleuse Kiel gab es jährlich seit 2010 und für jeweils wie lange fielen die entsprechenden Schleusenkammern aus (bitte tabellarisch für jede Schleusenkammer getrennt die Anzahl der Ausfälle und die jeweilige Dauer des Ausfalls angeben)?

43. Zu welchem jeweiligen Zeitpunkt ist der Neubau welcher Schleusen in Kiel-Holtenau aktuell vorgesehen (bitte tabellarisch aufführen, jeweilige Zeiträume der Bauphasen nennen sowie jeweiligen Ansatz der aktuell geplanten Kosten sowie Gesamtkosten für das gesamte Projekt)?

44. Welche Auswirkungen werden die Verzögerungen am Neubau der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel für Schleusenprojekte in Kiel. haben?

45. Wie schätzt die Bundesregierung den wie definierten gesamtwirtschaftlichen Schaden und insbesondere die Auswirkungen auf die Schifffahrt und die auf die Schifffahrt angewiesene Industrie in Deutschland durch die Verzögerungen des Bauprojektes der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel ab und auf welcher Grundlage beruht diese Abschätzung der Bundesregierung?

46. Wird die Bundesregierung ein wissenschaftliches Gutachten/Analyse erstellen bzw. in Auftrag geben, welche den gesamtwirtschaftlichen Schaden abschätzt, der durch die zeitlichen Verzögerungen des Bauprojektes 5. Schleusenkammer Brunsbüttel bisher entstanden ist , wenn ja, wann ist die Auftragsvergabe geplant, welches Auftragsvolumen und welcher Auftragszeitraum sind vorgesehen, wenn nein, warum nicht?

47. Welche weiteren Infrastrukturprojekte am Nord-Ostsee-Kanal plant die Bundesregierung derzeit neben dem Bau der 5. Schleusenkammer Brunsbüttel, wann sollen der Bau jeweils beginnen, welche Projektkosten sind jeweils geplant und wann ist die Inbetriebnahme/Fertigstellung vorgesehen(bitte tabellarisch aufführen und dabei geplanten Zeitraum für Planungsphase, jeweiligen Zeitpunkt für Planfeststellungsbeschluss, Baubeginn, Inbetriebnahme nennen)?

48. Inwieweit gibt es Bestrebungen seitens der Bundesregierung, Planung und ggf. Bau beim NOK-Straßentunnel Rendsburg zu welchem Zeitpunkt auf die bundeseigene DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßen Planungsgesellschaft) zu übertragen?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

49. Inwieweit gibt es Bestrebungen seitens der Bundesregierung, Planung und ggf. Bau beim NOK-Brücke Levensau zu welchem Zeitpunkt auf die bundeseigene DEGES (Deutsche Einheit Fernstraßen Planungsgesellschaft) zu übertragen?

Berlin, den 11. Dezember 2018

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333